

N. Réf. : 04/0708

**Monsieur le directeur
CNPE du TRICASTIN
BP n°9
26130 SAINT PAUL TROIS CHATEAUX**

Lyon, le 28 juillet 2004

Contrôle des installations nucléaires de base
CNPE du Tricastin - Site (INB n° 87-88)
Inspection n° INS-2004-EDFTRI-0007
Générateurs de secours

Monsieur le directeur,

Dans le cadre de la surveillance des installations nucléaires de base prévue à l'article 11 du décret n° 63-1228 du 11 décembre 1963 modifié et à l'article 17 du décret n° 93-1272 du 1^{er} décembre 1993 modifié par le décret n° 2002-255 du 22 février 2002, une inspection courante a eu lieu le 22 juillet au CNPE de Tricastin sur le thème 'Générateurs de secours'.

Suite aux constatations faites, à cette occasion, par les inspecteurs, j'ai l'honneur de vous communiquer ci-dessous la synthèse de l'inspection ainsi que les principales demandes et observations qui en résultent.

Synthèse de l'inspection

Les inspecteurs ont examiné les modalités d'exploitation, d'essai et de maintenance des générateurs de secours (moteurs diesels, groupe d'ultime secours et système de production 380V LLS).

Au travers des procédures examinées par les inspecteurs, la qualité de réalisation des essais et de la maintenance sur ces matériels est apparue satisfaisante.

Néanmoins, cette inspection a mis en évidence plusieurs insuffisances ou incohérences entre les analyses réalisées par le site sur les différents fluides (huile et fuel) nécessaires au fonctionnement des moteurs diesels et les analyses demandées par le programme national de maintenance de ces matériels.

A. Demandes d'actions correctives

L'analyse annuelle du carburant livré, prévue par le programme de base de maintenance préventive (PBMP LHi) et par les spécifications techniques chimiques n'est pas réalisée.

- 1. Je vous demande de mettre en place la réalisation de cette analyse, qui vise à assurer une surveillance de votre fournisseur.**

L'examen des comptes-rendus de l'analyse annuelle de l'huile des diesels a montré que des différences existent entre les paramètres d'analyse listés dans le PBMP LHi, et les paramètres analysés par votre prestataire.

- 2. Je vous demande de justifier ces écarts, en liaisons avec vos services centraux, puisqu'il s'agit d'un PBMP prescriptif, issu des études d'optimisation de la maintenance par la fiabilité (OMF).**

Les inspecteurs sont passés à proximité du chantier de la modification PNXX1264. Le permis de feu ne prend pas en compte les risques particuliers du local (traces d'huile et de fuel) que les intervenants avaient bien pris en compte. Par contre, il mentionne un risque lié à la présence d'une cuve, pourtant située dans un autre local.

Malgré le risque, le permis de feu ne faisait état d'aucune visite du service en charge de la radioprotection et du médical (SRM). Enfin, les bâches ignifuges n'étaient pas systématiquement utilisées pour les travaux de meulage et de soudage.

- 3. Je vous demande de me faire part de vos propositions d'action correctives par rapport à ces observations.**

L'une des analyses demandées par le PBMP LHi préalablement au dépotage de carburant consiste à mesurer la masse volumétrique du produit. Le critère recherché est donné pour une température d'analyse de 15°C. Or, les échantillons analysés par le site sont à des températures différentes et la masse volumique dépend de la température.

- 4. Je vous demande d'intégrer dans les critères recherchés un facteur correctif lié à la température de l'échantillon, ou de respecter la température de mesure préconisée.**

B. Compléments d'information

L'examen d'une livraison de carburant a montré que le même camion pouvait être amené à ravitailler l'ensemble des cuves du site, de voie A et de voie B. Cette façon de procéder ne me paraît pas de nature à prévenir le risque de mode commun sur ces matériels. En cas de livraison non-conforme, cette pratique est susceptible de conduire à l'indisponibilité de l'ensemble des groupes du site.

- 5. Je vous demande de m'indiquer les dispositions prises pour prévenir le risque de mode commun sur le ravitaillement des diesels.**

Les inspecteurs ont constaté que les aires de dépotage du fuel n'étaient pas conformes aux exigences de l'arrêté du 31/12/1999. Vos représentants ont indiqué que des modifications seraient effectuées en 2005. Or, par courrier D5120/MRP/0401035-GLAL/JLNS du 1^{er} avril 2004 faisant état de l'avance des remises en conformité, vous indiquiez une échéance à 2004, au travers de la modification PNXX 1546.

- 6. Je vous demande de m'indiquer la date de remise en conformité des aires de**

dépotage de carburant.

La validité des études à la base du PBMP est basée sur 50 démarrages de diesel par an. Or, vous ne disposez pas sur le site d'un système de comptabilisation tenu à jour du nombre de démarrage. Vos représentants ont indiqué que le nombre de démarrage des diesels du site était très inférieur à 50.

7. Je vous demande de m'indiquer le nombre de démarrage des diesels par matériel lors du dernier cycle complet.

C. Observations

Les inspecteurs ont noté qu'il n'y a pas de réelle politique de site ou de service en ce qui concerne la déclinaison des programmes de base de maintenance préventive (PBMP) en en programmes locaux (PLMP). Cette disparité de processus est susceptible de conduire à des incohérences de référentiel. Ainsi, le PLMP LHi pour la spécialité 'chaudronnerie' est obsolète, et devra être mis à jour.

Vous voudrez bien me faire part de vos observations et réponses concernant ces points dans un délai qui n'excèdera pas deux mois. Pour les engagements que vous seriez amené à prendre, je vous demande de bien vouloir les identifier clairement et d'en préciser, pour chacun, l'échéance de réalisation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

**Pour le directeur et par délégation
l'adjoint au chef de division**

Signé : Patrick HEMAR